

**II-6289 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/42-4/92

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Haider und Kollegen vom 3. Juni 1992,
Zl. 3052/J-NR/1992 "Bahnausbau in Kärnten"

3008 IAB
1992 -07-21
zu 3052 IJ

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zum Allgemeinen:

Dem Bundesland Kärnten wurde und wird in den Investitionsprogrammen der ÖBB entsprechende Bedeutung beigemessen.

Von den bereits realisierten Hauptprojekten mit großer Relevanz für Kärnten sind hier insbesondere zu erwähnen:

- * Die Errichtung des modernen Großverschiebebahnhofes Villach Süd (Raum Fürnitz) Baubeginn 1979. Teilinbetriebnahme 1985.
Vollbetrieb mit Fahrplanwechsel am 27. Mai 1990.
Gesamtinvestitionen rd. 3,8 Mrd S.
- * Die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Abzweigung Lendorf - Lienz - Staatsgrenze bei San Candido/Innichen. Das Vorhaben erfolgte in enger Abstimmung mit den Ausbauplänen der Italienischen Staatsbahnen (FS), womit eine weitere leistungsfähige Transitverbindung mit Italien geschaffen wurde.

Baubeginn 1985. Aufnahme des durchgehenden elektrischen Betriebes Lendorf - Staatsgrenze mit Fahrplanwechsel am 28. Mai 1989. Gesamtinvestitionen rd. 1,2 Mrd S.

Im Rahmen des in der Realisierungsphase befindlichen ambitionierten Ausbauprogrammes "Neue Bahn" sind für das Bundesland Kärnten die folgenden Ausbauprojekte von essentieller Bedeutung:

- * Der Ausbau der Tauernachse (Salzburg - Rosenbach).
Gesamtinvestitionen bis 1996 rd. 5,1 Mrd S.
- * Der Ausbau der Südbahn im Bereich des Semmerings (Errichtung des Semmering-Basistunnels) mit einem Ausbauvolumen von 5,5 Mrd S.

- 2 -

- * Der Ausbau der Südbahn zwischen St. Veit a.d. Glan und Klagenfurt. Gesamtinvestitionen rd. 620 Mio S.
- * Der Ausbau der Strecke Arnoldstein - Staatsgrenze nächst Thörl - Maglern. Gesamtinvestitionen rd. 370 Mio S.

Die für das Bundesland Kärnten bedeutsamen Ausbaumaßnahmen der ÖBB belaufen sich auf insgesamt mehr als 15 Mrd S. Allein im Jahr 1992 investieren die ÖBB in Kärnten rd. 800 Mio S.

Zu Frage 1:

"Welche Abschnitte der Tauernbahn werden zur Zeit zweigleisig ausgebaut, für wann ist die Fertigstellung dieser Teilstücke im einzelnen geplant und wann kann realistischerweise damit gerechnet werden?"

Diesbezügliche Bauarbeiten sind derzeit in nachstehenden Streckenabschnitten im Gange bzw. werden demnächst begonnen:

<u>Abschnitt</u>	<u>Baubeginn</u>	<u>vsl. Bauende</u>
Klammstein - Unterberg	November 1991	Mitte 1993
Kaponigtunnel	Mai 1992	Ende 1994
Angertal - Kralbachgraben	Aug./Sept. 1992	Ende 1994

Zu Frage 2:

"Bis wann ist der vollständige zweigleisige Ausbau der Tauernbahn vorgesehen, wie ist hier der Stand der (Detail-) Planungsarbeiten?"

Das Ende der 1. Bauphase (selektiver zweigleisiger Ausbau) ist für das Jahr 2000 projektiert.

Für die 2. Bauphase liegt derzeit noch kein Fertigstellungstermin vor.

Die 2. Bauphase umfaßt einen Bereich von insgesamt rd. 10 km Länge. Es sind dies im einzelnen die Abschnitte

- Unterer Klammertunnel - Klammstein
- Badgastein - km 32,5

- 3 -

- Mallnitz - Dössen
- Mühldorf - Pusarnitz.

Für diese 4 Abschnitte liegt bereits eine Trassenstudie vor.

Zu Frage 3:

"Bis wann wird das zweite Gleis zwischen St. Veit an der Glan und Klagenfurt zur Verfügung stehen?"

Die Konzeption der ÖBB sieht einen stufenweisen zweigleisigen Ausbau der Strecke St. Veit a.d. Glan - Klagenfurt vor.

Die Dauer des konkreten Ausbaues ist abhängig von einer ausreichenden Mittelbereitstellung für Infrastrukturausbauten der ÖBB.

Nach dem derzeitigen Planungsstand ist eine Realisierung in vsl. 4 Jahren technisch möglich.

Zu Frage 4:

"Welche Investitionsmittel wurden in den letzten Jahren im einzelnen pro Jahr auf die vorgenannten Ausbauprojekte verwandt und welche Investitionen sind hier für 1992 bereitgestellt?"

Für den Ausbau der Tauernbahn wurden in den Jahren 1987 bis 1991 insgesamt rd. 554 Mio S (1987: 59, 1988: 97, 1989: 181, 1990: 159, 1991: 58 Mio S) aufgewendet.

Für 1992 sind 616 Mio S vorgesehen.

Für den zweigleisigen Ausbau der Strecke St. Veit a.d. Glan - Klagenfurt wurden bis Ende 1991 rd. 68 Mio S (1987: 37, 1990: 9, 1991: 22 Mio S) aufgewendet.

Für 1992 sind 40 Mio S vorgesehen.

Zu Frage 5:

"Bis wann ist mit der Inbetriebnahme der Zweisystemlokomotive 1822 oder der Beschaffung einer vergleichbaren Type (zB. S252) zu rechnen, deren Einsatz erst die volle Nutzung der hohen Investitionen in die Elektrifizierung der Drautalstrecke ermöglicht, da nur so der zweimalige Lokwechsel auf der Strecke Spittal - Innsbruck eingespart werden kann?"

- 4 -

Die Triebfahrzeugreihe 1822 ist für die Transitroute München - Brennero/Brenner - Verona vorgesehen.

Die Inbetriebnahme der Prototypen wird in Form eines Probebetriebes noch im Jahr 1992 auf der Strecke Innsbruck - Lienz über Fortezza-Franzensfeste beginnen.

Aufgrund der zwingenden Erfordernisse des Transitverkehrs über die Brennerroute ist jedoch derzeit in der Relation Innsbruck - Fortezza-Franzensfeste - Lienz kein Regelbetrieb geplant.

Die in der Anfrage zitierte Lokreihe S252 entspricht - im Gegensatz zur Tfz-Reihe 1822 - nicht den speziellen Anforderungen der Italienischen Staatsbahnen (insbesondere hinsichtlich der Achslasten). Die Lokreihe S252 wurde vielmehr als Hochgeschwindigkeitslokomotive für die Spanische Staatsbahn (RENFE) konzipiert.

Zu den Fragen 6 und 7:

"Welche Vorarbeiten zur Errichtung der dringend erforderlichen zweiten Südbahn "Südostspange" wurden, abgesehen von der Machbarkeitsstudie, inzwischen durchgeführt?"

Wann werden die notwendigen Maßnahmen zur Trassenfreihaltung für die Südostspange ergriffen, um Grundstückspekulationen zu verhindern?"

Bereits anlässlich einer am 11. März 1992 stattgefundenen Besprechung mit Vertretern der Bundesländer Niederösterreich, Burgenland, Steiermark, Kärnten und Wien wurde die weitere Vorgangsweise hinsichtlich der "Süd-Ost-Spange" eingehend erörtert. Der damals in Aussicht gestellte Bericht des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr an den Ministerrat wurde in der 65. Sitzung des Ministerrates am 10. Juni 1992 erstattet und die weitere Vorgangsweise zur Sicherung des Trassenbandes einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung im Sinne des Antrages vom Ministerrat beschlossen.

- 5 -

Als nächster Schritt ist in Aussicht genommen, auf der Grundlage des Ministerratsbeschlusses Vereinbarungen mit den betroffenen Bundesländern über die erforderlichen Maßnahmen für die Trassenfreihaltung abzuschließen.

Zu den Fragen 8 und 9:

"Wieweit sind die Messungen in Kärnten für den sogenannten Bahnlärmschutzkataster, dessen Fertigstellung schon für das abgelaufene Jahr versprochen war, gediehen und wann ist definitiv mit der Vorlage der Ergebnisse zu rechnen?"

Wann werden die gegenüber der Landesregierung seit langem versprochenen Lärmschutzbauten an der Wörtherseestrecke errichtet?"

Die Erstellung des diesbezüglichen Schallimmissionskatasters für Kärnten erfolgt 1992/93. Die Fertigstellung ist für Ende 1993 zu erwarten. Da die Beurteilung hinsichtlich der durchzuführenden Maßnahmen gemeinsam für das ganze Bundesgebiet erfolgt, kann eine definitive Aussage daher erst nach Ende 1993 getroffen werden.

Im Bereich des Wörthersees befindet sich derzeit - in Zusammenarbeit mit dem Amt der Kärntner Landesregierung - ein Schallschutz-Pilotprojekt in der Planungsphase.

Die zu treffenden Maßnahmen werden einvernehmlich zwischen der Kärntner Landesregierung (federführend) und den ÖBB festgelegt. Darüberhinausgehende Maßnahmen finden im Rahmen der Bestandsstreckensanierung - basierend auf dem Schallimmissionskataster - Berücksichtigung.

Zu Frage 10:

"Welche Budgetmittel sind für den Bau von Lärmschutzeinrichtungen in Kärnten für 1992 vorgesehen und welche Maßnahmen sollen damit im einzelnen durchgeführt werden?"

1992 sind im Bundesland Kärnten für den Bau von Lärmschutzeinrichtungen Mittel in Höhe von rd. 63 Mio S vorgesehen.

- 6 -

Konkret handelt es sich um die Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich des Großverschiebebahnhofes Villach Süd samt Zulaufstrecken.

Wien, am 17. Juli 1992
Der Bundesminister

